TREŚĆ NUMERU: „Walka dwukołowych demonów szybkości“, „Zjazd gwiaździsty“, „Szybkość samochodu“, „Konkurs pięknośoi samochodów“, „Największy koncern“, Bogato rubrykij „Sygnalizujemy“, „Wypadkl i zdarzenia“ i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. 9 Październik 1928 r. Nr. 17.

WALKA DEMONÓW SZYBKOŚCI

o Wielką Nagrodę Narodów. Gaillon. Kto najwolniej?

Jeszcze nie przebrzmiały echa straszliwej katastrofy, jaka wydarzyła się w autodromie Monza podczas rozgrywanego tam wyścigu samochodowego o Wielką Nagrodę Europy, jeszcze nie przycichły dysputy nad tem, czy zamknąć autodrom, jako zagrażający bezpieczeństwu publicznemu, czy też zezwolić na dalsze urządzanie wyścigów, a już wartki prąd życia sportowego przerwał tamy uprzedzeń i bojaźni i *zmył krew kilkudziesięciu niewinnych ofiar*. I znów śmignęły maszyny po cemencie toru, w szalonym pędzie, w ogłuszającym ryku m o t o r ó w, i znów zaroiły się trybuny tłumami, łatwo zapominającemi o tragedjach, a spragnionemi zawsze świeżych i coraz to innych wrażeń.

Tym razem wrażenia były zupełnie odmienne, gdyż wyścig, urządzony w autodromie medjolańskim w niedzielę 30 września, rozgrywał się o *Wielką Nagrodę Narodów* dla motocykli. Zamiast więc wspaniałych wozów, o palmę zwycięstwa ubiegały się dwukołowe *demony szybkości*.

Tryumfatorem wyścigu został znakomity jeździec i kierowca włoski Nuvolari, który jechał na motocyklu Bianchi 350 cm.³. Jest rzeczą bardzo ciekawą, że dzielny ten jeździec wygrał Wielką Nagrodę Narodów po raz czwarty z rzędu, co *jest wyczynem rzadko się zdarzającym* nawet w karjerze największych „asów" wyścigowych.

Rezultaty wyścigów w poszczególnych kategorjach przedstawiają się następująco: w biegu *kategorji 125* cm.³., rozegranym na dystansie 200 klm., *zwyciężył Dal Monte* na włoskiej maszynie M. M. w czasie 1 g. 54 m. 17 s. z szybkością średnią 104 klm./g., co stanowi rekord kategorji; na tymże samym dystansie odbył się bieg kategorji 175 cm.³., w którym *tryumfował Niemiec Geiss* na motocyklu *D. K. W.*, również w rekordowym czasie 1 g. 44 m. 02,4 s., z szybkością średnią 115 klm./g. W kategorji 250 cm.³., cztery pierwsze miejsca *zdobyły* znakomite włoskie *maszyny Guzzi*, przyczem *zwyciężył Ghersi*, przebywając przestrzeń 300 klm. w czasie 2 g. 21 m. 21 s., z szybkością średnią 127 klm./g. Na koniec bieg kategorji 350 i 500 cm.³, rozegrany został na dystansie 400 klm., przynosząc w kategorji 350 cm.³ *zwycięstwo Nuvolariego* na motocyklu Bianchi, a w kategorji 500 cm.³ — Franconiego na maszynie Sunbeam. Nuvolari uzyskał najlepszy czas dnia 3 g, 04 m. 08 s. *z szybkością średnią 130 klm./g.* podczas, gdy Franconi czas 3 g. 05 m. 48 s. z szybkością średnią 129 klm./g.



Największy budynek biurowy w świecie, w gmachu tym mieszczą się biura i laboratorja General Motors Corporation. Detroit U. S. A.

. . . .

Niektóre wyścigi samochodowe noszą zaszczytną nazwę zawodów *„klasycznych"*. Tytuł ten nadawany jest im wtedy, gdy w ciągu lat kilkunastu wzbudzają rok po roku niesłabnące zainteresowanie i gdy okaże się przytem, że rezultaty ich mają wielki wpływ na postępy techniki automobilowej.

Do rzędu tych zawodów klasycznych należy wyścig urządzany na wzniesieniu Gaillon, leżącem na drodze z Paryża do Rouen. Wyścig ten napozór nie przedstawia żadnych atrakcji, gdyż rozgrywa się na kilometrowym odcinku zupełnie prostej szosy z dosyć niewielkiem wzniesieniem. Samochody startują z miejsca i starają się w jaknajkrótszym czasie przebyć kilometr w kierunku pod górę. Na oko niema w tem nic nadzwyczajnego, każdy jednak, komu wiadomem jest, jak wielką zaletą samochodu stanowi zdolność szybkiego przyspieszenia biegu, nawet przy jeździe pod górę i na krótkim dystansie, ten z pewnością oceni ogromną wartość tych zawodów. I nie będzie się dziwił, że otrzymały one miano zawodów klasycznych, skoro w tym roku *rozegrano je po raz 24.*

Najlepszy czas dnia w tegorocznym wyścigu, zorganizowanym w niedzielę 30 września, uzyskał *Morel na półtoralitrowym samochodzie* wyścigowym *Amilcar*. Wykazał on czas 30.4 s., rozwijając szybkość średnią *118,5 klm/g.* W klasie motocykli zwyciężył Eddoura na litrowej maszynie Kochler Escoffier, w czasie 31,4 s., z szybkością średnią 115 klm/g.

. . . .

A teraz pomówimy o zawodach, w których chodziło o coś wręcz przeciwnego, a mianowicie o to, aby pod górkę *jechać jaknajwolniej*. Ten wyścig na opak zorganizowany został w Paryżu w dniu 23 września i zgroma-

dził na starcie aż 66 współzawodników. Dystans wynosił 800 metrów.

Zwycięzcą został adwokat paryski *Annet-Badel,* który na swym samochodzie *Buick* zużytkował na przebycie wyznaczonej przestrzeni zgoła nieprawdopodobną ilość czasu, bo aż 35 minut i 23 sekundy, rozwijając *szybkość 1,168 klm./g.* Następny konkurent, Eveque na samochodzie Citroën, jechał 28 m. 30,8 s. z pośród motocyklistównajd łuższy czas, 12 m. 05,2 s., wykazał Henaut na maszynie San Sou Pap. Doprawdy, trzeba mieć wiele zdrowia na dokonywanie tego rodzaju wyczynów!

Marjan Krynicki.

Świat motocyklowy.

Zjazd Gwiaździsty do Łodzi

(Oficjalne sprawozdanie P. Z. M.)

Dnia 23.IX staraniem sekcji motocyklowej Klubu Sportowego „Union" w Łodzi urządzony został raid motocyklowy pod nazwą „Zjazd Gwiaździsty do Łodzi". Impreza ta ściągnęła dużo zawodników, a lista uczestników przedstawia się jak następuje:

1.	Hercke Alfred	S. S. Union	B. S. A.	250	cm.
2.	Nestler Hans R.	„	„	500	„
3.	Nowacki Stefan	„	„	500	„
4.	Riedel Ferdynand	„	Puch	220	„
5.	Koszczyński T.	T. S. Unia	Rex-Acme	344	„
6.	Zwiezdowski B.	S. S. Union	Harley	1000	„
7.	Kloth Willy	„	B. S. A.	173	„
8.	Stefański Arno	„	„	500	„
9.	Mühle Willy	„	„	350	„
10.	Meister Alfons	„	Ariel	500	„
11.	Kiss Alfred	„	B. S. A.	500	„
12	Stefański G.	„	„	557	„
13.	Schönborn E.	„	„	493	„
14.	Marszel Marjan	„	„	500	„
15.	Richter Artur	„	„	500	„
16.	Wegner Emanuel	„	„	500	„
17.	Mencel Cezary	„	„	500	„
18.	Horn Artur	„	„	350	„
19.	Schönborn H.	„	„	350	„
20.	Radzicki W.	K. M. Grudziądz	Ariel	500	cm.
21.	Poschadel August	„	B. S. A.	500	„
22.	„ Ralf	„	A. J. S.	350	„
23.	Łapin Eugenjusz	„	F. N.	350	„
24.	Wilimczym F.	„	A. J. S.	350	„
25.	Jung Rudolf	S. S. Union	„	800	„
26.	Stüldt Ernest	„	Puch	175	„
27.	Maczewski E.	Zg. Klub. Sp.	„	220	„
28.	Buchley W.	„	Excels.	250	„
29.	Funke Otton	„	Raleigh	350	„
30.	Szamul Rajnold	„	Excels.	500	„
31.	Buckley Walter	„	New-Imper.	674	„
32.	Drebert Ewald	S. S. Union	B. S. A.	500	„
33.	Tyczyński	P. K. M.	F. N.	750	„
34.	Lambert	„	Harley	1000	„
35.	Czaplicki	„	Indian	1200	„
36.	Rogoziński	„	„	750	„
37.	Proszowski	„	„	600	„
38.	Kołakowski	Ł. T. K.	B. S. A.	500	„
39.	Falcman F.	„	Panthette	250	„
40.	Paszkowski W.	P. K. M.	Triumph	500	„
41.	Aj Oskar	S. S. Union	Indian	1200	„

* * *

Warunki atmosferyczne wcale nie dopisały tej imprezie; na całym prawie obszarze Polski padały deszcze, przy obniżonej temperaturze i obfitem zachmurzeniu. Rajd się odbywał w nocy. Celem rajdu było przejechanie jaknajwiększej ilości kilometrów od g. 0.01 do g. 12-ej tegoż dnia. Start z miasta dowolnego. Finisz w Łodzi na terenie klubu „Union". Każdy zawodnik musiał po drodze meldować swój przejazd w punktach kontrolnych. Wyniki rajdu podajemy w ogóinej tabeli

Kolejność przybycia	Nr. Nr. startow.	NAZWISKO i IMIĘ	Klub	Marka maszyny	Litraż	Odjazd	Przyjazd	Czas	Km.	Przeciętna szybkość	Punkty za szybkość	Punkty za odległ. ponad 200 km.	Ogóln. ilość punktów dodatnich	Stan maszyny po przybyciu	Klasyfikacja
1	19	Horn Artur	S. S. Union Łódź	B. S. A.	350 cm.	0,01	10.—	9.59	292.3	29,280	29.28	12.88	42.16	dobry	VIII
2	11	Kiss Alfred	„	„	500 cm.	0,01	10.52	10.51	340.8	31.410	30.—	22.40	52.40	„	II
3	33	Drebert Eward	„	„	z przyczepką 500 ćm.	0,01	10.54	10.53	268	24.62	24.62	10.88	35.50	„	IX
4	16	Richter Artur	„	„	z przyczepką 500 cm.	0,01	10.55	10.54	224.5	20.60	20.60	3.36	23.96	„	XII
5	14	Schönborn Eugen.	„	„	500 cm.	0,01	10.57	10.56	268	24.51	24.51	9.52	34.03	„	X
6	31	Szamul Reinold	Kl. Sp. Zgierz	Excelsior	500 cm.	0,01	10.59	10.58	206	18.78	18.78	0.96	19.74	„	XIII
7	32	Buckley Walter	„	New Imperial	z przyczepką 674 cm.	0,01	11.10	11.09	321.6	28.84	28.84	18.15	46.99	„	V
8	36	Czaplicki Ryszard	P. K. M. W-wa	Indian	z przyczepką 1200 cm.	0,01	11.27	11.26	350.4	30.64	30.—	22.50	52.50	„	I
9	26	Jung Rudolf	S. S. Union Łódź	A. J. S.	z przyczepką 800 cm.	0,01	11.38	11.37	325.5	28.02	28.02	18.75	46.77	„	VI
10	27	Stüldt Ernest	„	Puch	z przyczepką 175 cm.	0,01	11.41	11.40	236.7	20.29	20.29	5.40	25.69	„	XI
11	12	Stefański Gustaw	„	B. S. A.	550 cm.	0,01	11.45	11.44	340.9	29.05	29.05	19.60	48.65	uszkodz.	III
12	24	Łapin Eugenjusz	Kl. Mot. Grudziądz	F. N.	350 cm.	1,09	11.56	10.47	323.3	29.98	29.98	17.22	47.20	dobry	IV
13	25	Wilimczyk Franc.	„	A. J. S.	350 cm.	1,45	12.—	10.15	298.3	29.10	29.10	13.70	42.8	uszkodz.	VI
14	9	Mühle Willy	S. S. Union Łódź	B. S. A.	350 cm.	0,01	12.12	12.11	310.1	25.45	24.45	15.40	40.85	„	
15	21	Radzicki Willy	Kl. Mot. Grudziądz	Ariel	500 cm.	3,15	13.20	10.05	253.3	25.12	25.12	7.42	32.54		
16	6	Zwiezdowski kpt.	S. S. Union Łódź	Harley	1000 cm.	0,01	13.20	13.19	363.4	27.29	27.29	24.45	51.74		
17	10	Meister Alfons	„	Ariel	z przyczepką 500 cm.	0,27	13.43	13.16	215.5	16.25	16.25	2.10	18.35		

Wyniki uzyskane w tym rajdzie przedstawiają się imponująco, szczególnie jeżeli wziąść pod uwagę ulewny deszcz i błoto pokrywające grubą warstwą szosę. Najlepszy wynik w ogólnej klasyfikacji otrzymał członek P. K. M. Warszawa p. Ryszard Czaplicki na motocyklu "Indian" 1200 cm³. z wózkiem osiągając 52,5 punktów dodatnich przebywając w niespełna 12 godzin 350,4 klm.

Naogół rajd udał się pomyślnie, co należy zawdzięczać organizacji i dyscyplinie wybltnie sportowej panującej w Łódzkim „Unionie", a dla innych kiubów S. S. „Union", może być przykładem.

B. Hryniewiecki.

Szybkość samochodu.

Na pytanie, jaką samochód może rozwinąć szybkość, inżynierowie nie dają definitywnej odpowiedzi, gdyż zdaniem ich, pomimo że szybkość samochodu została już dostatecznie rozwinięta, to jednak nie można postawić jej żadnej granicy.

Kiedy *Ray Keech* na wyścigach samochodowych we Florydzie pobił rekord kapitana *Campbella* 206.95 mil na godzinę, osiągając *207.55 mil,* zwycięstwo to nie wywarło wielkiego wrażenia w świecie automobilowym, gdyż eksperci samochodowi zdają sobie dokładnie sprawę z tego, że każdy nowy rekord będzie prędzej, czy później pobity.

Teoretyczna szybkość samochodu zależy od zręczności kierowcy, od stanu drogi oraz od warunków atmosferycznych. Silnik musi działać bez zarzutu, a każda część samochodu musi być odpowiednio silną, by wytrzymała wysoko rozwiniętą szybkość. Tor musi być odpowiednio długi, by samochód miał dość czasu do rozwinięcia swej maximalnej szybkości.

Teoretycznie, najszybszym samochodem jest taki samochód, który posiada najsilniejszy motor, jaki tylko można zbudować, sam wóz zaś jest tak zbudowany, że opór, jaki stawia powietrze samochodowi przy dużej szybkości, jest zredukowany do minimum.

Według opinji inżynierów samochodów wyścigowych, *szybkość 250 mil na godzinę jest możliwa do osiągnięcia.* Niektórzy twierdzą nawet, że 300 mil na godzinę leży w granicach możliwości. A są nawet i tacy, którzy twierdzą, że możliwe jest zbudowanie samochodu o nieograniczonej szybkości, jeżeli siła motoru może być zwiększona, a opór powietrza zredukowany. Dwa te czynniki stanowią właściwie granicę szybkości. Granica ta jednak dzięki nowym wynalazkom i ulepszeniom stale ulega przesuwaniu, wobec czego ustalone rekordy szybkości będą stale bite.

Kiedy kapitan Campbell ustanowił rekord 206.95 mil na godzinę, zdawało się, że rekord ten przez nikogo nie będzie już pobity. Upłynęło zaledwie kilka miesięcy, a już młody automobilista Keech ustanowił nowy rekord. Keech jako *„król szybkości" otrzymuje 1000 funtów szterlingów rocznie.* Sumę tę będzie otrzymywał dopóty, dopóki ustanowiony przez niego rekord nie zostanie pobity. Nagrodę tę wyznaczył Sir Charles Wakofield, znany angielski protektor sportu.

Jedną z najtrudniejszych rzeczy podczas prób szybkości samochodów wyścigowych jest rekordowanie czasu w momencie rozwijania przez samochód największej szybkości. Wobec tego, że szybkość samochodu należy w pewnej mierze od kierunku i szybkości wiatru, przepisy wyścigowe wymagają, ażeby bieg był dokonany w dwóch kierunkach i następnie — wyciągnięta była ogólna przeciętna.

Kapitan Campbell, jadąc z wiatrem, osiągnął szybkość ponad 217 mil na godzinę, utrzymywał on jednak, że jechał z szybkością o 20 mil większą. Kierowcy zazwyczaj określają szybkość swych wozów na podstawie tachometrów, które rekordują obroty silnika na minutę, na podstawie czego obliczana jest rzeczywista szybkość samochodu. Dane te nie są zupełnie ścisłe, lecz są najlepsze, jakie do tej pory zdołano osiągnąć. Jedną z przyczyn tej nieścisłości jest okoliczność, że nie zdołano do tej pory obliczyć ślizgania opon.

Frank Lockhart osiągnął szybkość według tachometru *225 mil na godzinę* akurat w momencie, gdy nastąpiła katastrofa. Ray Keech utrzymuje, że jego tachometr wskazywał 250 mil na godzinę. A gdy szybkość doszła do 2300 obrotów silnika na minutę, woda w chłodnicy tak się rozgrzała, że trzeba było zupełnie zamknąć dopływ benzyny do silnika.

Należy podkreślić, że przy budowie samochodów wyścigowych problem szybkości zajmuje główne miejsce. Problem ten jednak ostatecznie nie został rozwiązany. Czynione są coraz to nowe wynalazki, i ulepszenia, celem których jest rozwiązanie coraz to większej szybkości. Jak daleko znajduje się granica niemożliwości, dziś trudno jest dać na to odpowiedź.

Pp. prenumeratorom, którzy nie wpłacili prenumeraty za kw. III-ci, z numerem niniejszym przerywamy wysyłkę „Autolotu".

ADMINISTRACJA.

—32—

czytelników „Autolotu" już bezpłatnie uczęszcza do znanej Szkoły Kierowców Samochodowych:

inż. BOLESŁAWA FROMA.

Dwa bony bezpłatne z Nr. 17 „Autolotu" otrzymają Ci Czytelnicy, którzy odnajdą rozmyślnie przedstawione tytuły w Nr. 16

Sygnalizujemy...

Przewożenie skarbów samolotami.

W ubiegłym miesiącu samoloty angielskiego Towarzystwa komunikacji powietrznej *Imperial Airways* przewiozły z Paryża do Londynu *19.500 kg. srebra* wartości 70,000 funów szterlingów.

Otwarcie linji morsko-powietrznej między Europą a Ameryką.

Między Paryżem a Nowym-Yorkiem uruchomiono pierwszą linję morsko-powietrzną dla przewozu poczty. Linja ta zorganizowana jest w ten sposób, że poczta z Paryża wysyłaną jest do Havru samolotem, gdzie załadowaną zostaje na parowiec „Isle de France". Znajdujący się na pokładzie parowca samolot w czasie, gdy okręt znajduje się na pełnem morzu, startuje z pokładu statku i *przybywa do Nowego Yorku na 24 godz. przed przybyciem parowca.* Podobnie przewożona jest poczta w kierunku odwrotnym.

Narazie linja powyższa czynna jest tylko tytułem próby tylko co trzeci tydzień, gdyż tylko co trzy tygodnie kursuje parowiec „Isle de France". W przyszłości linja obsługiwaną ma być codziennie i ma stanowić pierwszy etap skrócenia odległości między Starym a Nowym Światem.

Międzynarodowa Konferencja lotnicza.

28 ub. m. odbyła się w Hadze XXVII międzynarodowa konferencja lotnicza. Na konferencji omawiano kwestję sygnalizacji radjowej, oświetlenia tras lotów i portów lotniczych. W konferencji wzięli udział delegaci Francji. Anglji, Włoch i Czechosłowacji.

Instytut aerodynamiczny w Moskwie.

Podczas gdy znaną jest ogólnie wszechstronna praca dokonywana przez Niemców w dziedzinie lotnictwa, mniej się mówi u nas o tem, iż Sowiety, poza olbrzymią propagandą, jaką czynią na rzecz żeglugi powietrznej, rozszerzaniem kadr pilotów, mechaników, linji lotniczych etc., bardzo intensywnie rozwijają swe naukowe studja lotnicze. Moskwa posiada obecnie Instytut Aerodynamiczny, który jest największym i najlepiej zorganizowanym ze wszystkich podobnych zakładów świata. Instytut zajmuje się *badaniem prądów powietrznych,* kwestją wykorzystania siły wiatrów, budową samolotów i silników lotniczych, wypróbowaniem materjałów i t. d, *Instytut posiada* 3 tunele aerodynamiczne. Jeden z nich o olbrzymiej średnicy, nie mającej sobie równej w świecie 6,2 mtr. o szybkości powietrza 104 m. na sek. Poza 3 tunelami dla normalnych badań Instytut posiada 4-ty tunel o szybkości wiatru 200 m. na sek. *Instytut specjalnie* szczegółowo *zajmuje się kwestją silników chłodzonych* powietrzem, które są tak cenne dla krajów o niskiej temperaturze i które mogą zastąpić motory chłodzone szybko zamarzającą wodą. Na czele Instytutu stoi prof. Weczynkin, posiadając 320 współpracowników.

Rozbudowa lotnictwa w Czechosłowacji,

Czechosłowackie Ministerstwo Robót Publicznych *zamierza rozszerzyć* znacznie krajową sieć komunikacji powietrznej. W tym celu przystąpiło do budowy portów lotniczych w Luhatschowitz, Pistyan, Reichenberg, Eisenbrod, Gablonz, Leipa.

Rekord lotu „na plecach".

28 ub. m. pilot szwajcarski Clardon nad lotniskiem w Kassel ustalił rekord światowy lotu *„na plecach".* W tej pozycji utrzymywał się on 18 min. 56 sek., bijąc tem samem o 4 minuty dotychczasowy rekord niemieckiego lotnika Fieselera.

Wyścigi samochodowo-motocyklowe Poznań—Stęszów—Buk.

W dniu 7 b. m. na szosie Poznań — Stęszów — Buk odbyły się wyścigi samochodowe i motocyklowe, zorganizowane przez Automobilklub Wielkopolski. Wyścigi odbyły się na dystansie 6 km. Zawodnicy osiągnęli następujące wyniki:

Motocykle: Kategorja do 350 cm. sześć. 1) Wargin na DKV. czas 4:09,5 s. Kategorja do 500 cm. sześć. 1) Mandeldt na AJS czas 2:56,9 — najlepszy czas dnia 2) Fischer von Mollard na BMW.

Samochody: Kategorja od 750 do 1100 cm. sześć. 1) Markowski na Tatrze 5:42,2 sek. 2) płk. Bogdanowicz na Fiacie. Kategorja 1500 — 2000 cm. sześć. 1) Czerwiński na Mathisie czas 6:17,3 sek. Kategorja 2000 — 3000 cm. sześć. 1) inż. Wysocki na Austro-Daimlerze 3:20.4 sek., najlepszy czas dnia, 2) Bernhard na Lanci. Kategorja 3000 — 5000 cm. sześć. 1) Fischer von Mollard na Horchu 3:59.7 sek. 2) Zagórski na Fordzie.

Konkurs piękności samochodów.

W ub. niedzielę odbył się w Warszawie zapowiedziany konkurs piękności samochodów, urządzony staraniem *Automobilklubu Polski* na terenie „Łobzowianki" w Alejach Ujazdowskich. Do konkursu zgłoszono 69 samochodów różnych marek.

Orzeczenie jury składające się z pań: *Nevé, Jewniewiczowej, Dunin-Wąsowiczowej* i panów — inż. *Wachowskiego, Mościckiego, Bronowskiego, Bormana, Załęskiego, Karpińskiego, Marjańskiego* i *Rappe,* oraz plebiscytowe głosowanie publiczności (na specjalnych odcinkach biletów wejścia) służyło do wyróżnienia i przyznania nagród samochodom posiadającym najpiękniejsze linje i estetyczny wygląd.

O godz. 14-ej rozpoczęła się defilada maszyn przed stołem sędziowskim.

Numera kolejne, marki samochodów, oraz ich kierowczyń w/g. kierowców były wygłaszane przez specjalnie zainstalowane na miejscu głośniki *Philipsa.*

O godzinie 15 przybył na konkurs Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Orzeczenie jury wypadło na korzyść trzech maszyn: Fiat 509, kierowany przez p. Regulską; 2) Alfa Romeo — p. Sztembartta i 3) Caddillack — p. Grudzińskiej.

Rezultat zaś głosowania publiczności wypadł następująco: największą ilość głosów oddano na samochód Studebacker, kierowany przez kpt. Rylla, następne i kolejne miejsca w głosowaniu zajęły: 2) Alfa Romeo, 3) i 4) Studebackery, kierowane przez panią *De Laveaux* i p. *Ratkusa,* 5) Austro-Daimler, 6) Fiat p. *Regulskiej,* 7) Hupmobile 8), 9) i 10) Austro-Daimlery; maszynom tym przyznano 10 nagród.

Po konkursie odbyła się defilada wszystkich samochodów przed P. Prezydentem.

Do powyższego krótkiego sprawozdania z konkursu piękności samochodów zaznaczyć należy, że do konkursu stawało po parę maszyn jednej i tej samej marki, a w głosowaniu największy sukces odniosły wszystkie trzy samochody marki Studebackery zajmując — pierwsze, trzecie i czwarte miejsce. Studebackery od niedawna wprowadzone na Polski rynek samochodowy odnoszą sukces nie tylko w Polsce, lecz w całej Europie i Ameryce. Piękne linje i naprawdę estetyczny wygląd tych wozów, jak i odgrywająca tu w głównej mierze jakość maszyny wyjaśniają w zupełności ich powodzenie. Poniżej zaś podajemy słów kilka z korespondencji naszego londyńskiego sprawozdawcy p. Douglasa.

———

Londyn, 5 sierpnia.

Miałem ostatnio sposobność obejrzeć dokładnie świeżo wypuszczony na rynki, nowy 40-to konny model wozu *„Studebacker".* Wóz ten, — jak twierdzi ceniony tu powszechnie recenzent automobilowy *p. John Prideau,* — jest typowym przykładem nowych dążeń amerykańskiego przemysłu automobilowego; — dążeń mających na celu umożliwienie produkcji wozów luksusowych po względnie umiarkowanych cenach. Ostatni Studebacker, — ochrzczony w katalogu imieniem *„President",* — nie należy coprawda do najtańszych. Zajmuje on miejsce pośrednie. Cena wozu na rynku angielskim wynosi 888 ft. szterl. t. j. około 38 tys. złotych. Jak na stosunki tutejsze, gdzie Rolls-Royce'y dochodzą do 5.000 ft. szterl. (*około 220 tys. złotych!*) jest to cena umiarkowana.

Temwięcej, że *„President"* jest urządzony z całym komfortem, pozwalającym na odbywanie dłuższych nawet podróży wygodnie i przyjemnie. Linja i sylwetka wozu robi bardzo estetyczne wrażenie. Mimo wielkości i ciężaru wozu duża siła pędna motoru pozwala osiągnąć nim szybkość 140 klm. na godzinę. Motor jest 8-mio cylindrowy, o średnicy cylindra 89 mm. i skoku 102 mm, a więc litraż jego wynosi 5044 ccm.

Rozstęp osi jest 10 stóp 11 cali t. j. 333 cm.

Ekwipunek wozu i jego ogólne wykończenie są bardzo staranne. Interesującym szczegółem jest pokrycie chromem radiatora, lamp górnych i wszystkich zewnętrznych części metalowych.

Opisane pobieżnie ogólne cechy wozu, a pozatem szereg drobnych ulepszeń i dodatków, zwiększających komfort wozu pozwalają przypuszczać, iż zdobędzie on jaknajwiększe uznanie w bardzo krótkim czasie. Opinje recenzentów automobilowych całej prasy tutejszej są jaknajlepsze i dadzą się streścić w jednem zdaniu: — *jest to najlepszy wóz z dotychczas wypuszczonych na rynek nowych modeli.*

Douglas.

Motocyklami na olimpjadę.

W Nr. 8, 9 i 11 pod powyższym tytułem podaliśmy opis polskiej wycieczki motocyklowej na Olimpjadę, obecnie podajemy zakończenie cyklu nadesłane nam przez p. Pietrzykowskiego.

Po sukcesach Konopackiej wyjeżdżamy z Amsterdamu, kierując się na Amersfoort, Deventer, Almeo i Eusebede. O ile drogi na połonie od Amsterdamu były nie nadzwyczajne, o tyle na wschód — wyśmienite. W drodze często zatrzymywać się musimy, gdyż mosty przerzucane przez kanały często są rozsuwane, dla przepuszczenia berlinek i żaglówek.

Wieczór już nastał gdyśmy mieli do granicy około 100 klm. Po drodze spotykamy bardzo wiele rowerów, mających reflektory nie mniejsze bez mała jak nasze motory, co z daleka wprowadzało nas w przygotowania tak jakby nas miały mijać motory lub samochody. Zwalnialiśmy tempo i przygaszali światła. Niestety rowery tego nie czyniły i trochę nas oślepiały. W miastach holenderskich przyjęty zwyczaj gdy tramwaj stoi na przystanku — ruch na ulicy jest po stronie wsiadania wstrzymany— tramwaju stojącego mijać nie wolno — dopiero podczas ruchu. Za Euschede przekroczyliśmy granicę holendersko-niemiecką, gdzie znów pobrano opłaty za pobyt. Zanocowaliśmy w Rheine. Rano kierujemy się na Osnabrück, Minden, Hanower, gdzie niemcy urządzili nam owację, wołając „Konopacka"! Stwierdzenie, że mistrzyni świata między nami niema, nic nie pomogło, Konopacka i Polska była na ustach. Sukces odniesiony przez miłą Pannę Halinę wiele szacunku zdobył dla Polski u obcych.

Z Hannoweru przez Peine, Brunświg, Magdeburg, Brandenburg, Podstani dojeżdżamy do Berlina.

Szosy niemieckie w ciągu ubiegłych lat 4 bardzo się poprawiły i obecnie są już wyśmienite. Niemcy starają się naśladować gudronizowane szosy francuskie. Budowanie szos w niemczech odbywa się w specjalny sposób, którego śmy gdzie indziej nie spotykali. Wzdłuż całej szerokości szosy na długości około 100 mtr. po bokach szosy układane są szyny kolejowe. Na szynach tych jest duża maszyna która wszystko robi sama. Miesza, układa i ubija. Kieruje nią jeden mechanik, a wozy dowożą tylko materjał. Jest to szalona oszczędność od wydawania, na „gorliwych" robotników jakich widzimy w Polsce.

Tak, że koło maszyny widać zaledwie kilku ludzi, którzy zastępują jeżeli nie kilkudziesięciu to z pewnością sumiennych kilkunastu lepszych pracowników. Maszyna ta szosie nadaje wypukłą formę. Porządek na szosach jest już mniejszy jak w Holandji. Bruki w miastach gorsze jak szosy. W Potstamie i Berlinie natomiast asfalt błyszczy jak tafle lustrzane. Śmiało można powiedzieć, że bruków takich jakie ma Berlin — nie ma żadne inne miasto. Wadą jest ich, że podczas deszczu są śliskie. Układany asfalt obecnie w Warszawie nie świeci się, lecz podczas deszczu ma tarcie i jest daleko praktyczniejszy choć gorzej wygląda. Regulowanie ruchu w Berlinie zwróciło naszą baczną uwagę, gdyż przejechaliśmy tyle, a tegośmy jeszcze nie widzieli. Dosłownie na każdem skrzyżowaniu ulic, na wysokości 1 piętra — na środku umieszczona jest latarnia, rzucająca światło na wszystkie strony. Kolorów jest trzy — czerwony — stój, zielony — jazda, żółty — uwaga, zastępujące niepotrzebne dzwonki, których często nie słychać. Zmiana światła regulowana jest albo zegarem umieszczonym w tej lampie, albo też jest jeden zegar na wszystkie lampy. Policjantów regulujących ruch — niema. Przechadzają się oni opodal bacząc na to, czy wszyscy stosują się do wskazówek światła. Regulowanie tym sposobem jest dziwnie ciche i sprawne. Tam jeden szofer pilnuje drugiego.

Gdyby ten sposób regulacji wprowadzono w Warszawie — bezpieczniej byłoby jeździć i chodzić.

W Niemczech na ogół spotykamy motocykle fabryk krajowych. W Berlinie dają się widzieć i Harleye. Benzyna jest w 2 gatunkach, a cena jest z małymi odchyleniami prawie jednakowa. Gargoylu dostać trudno, to też dobór oliwy zabiera nam nie mało czasu. Przez Frankfurt nad Odrą dojeżdżamy do granicy niemiecko-polskiej w Tirsztigiel — Trzciel. Co za szalona uciecha, że jesteśmy już w Ojczyźnie.

Przemęczeni — nie zwracaliśmy uwagi na widoki spotykane w końcu podróży, pragnieniem naszem było jaknajszybciej dostać się do domów. Pomimo bezprzecznie wyższej kultury Zachodu — bardziej kochamy nasze rodzinne pielesze. To też, po przekroczeniu granicy „gazu” tak, że nad ranem stanęliśmy w Warszawie. Dojazd też nie należał do arcy miłych, gdyż po autostradach zachodu — nasze kocie łby bardzo dawały się nam we znaki, a i maszyny też ucierpiały. W ciągu całej drogi bez żadnego uszkodzenia, zgubienia śrubki, Harleye nasze szły jak orły, w Polsce, a w kongresówce w szczególności zaczęły się tarapaty, zgubienie śrub, oderwanie numeru i nawalanie gum.

To też z radością tuż pod Warszawą ujrzeliśmy nową szosę brukowaną drobną kostką granitową. Szosa ta ma być cała brukowana Warszawa — Poznań, druga Warszawa — Kraków. Jeżeli zaczęli robić od Warszawy, za lat 5 może dokończą pod Poznaniem. Wiele doświadczeń i korzyści przyniosła nam nasza wycieczka na Olimpiadę, wycieczki takie winny być organizowane co roku, abyśmy nabrali orlego polotu, zgodnego z naszem usposobieniem narodowem. Niestety nasi sportowcy narazie nie decydują się „wyścibiać” nosa poza granicę Polski. Jazda motorami za granicę daje więcej świadectwa o sporcie u nas, jak auta. To też komisje specjalne Klubów Motocyklowych winny mieć to na uwadze i wycieczki takie o charakterze turystycznem organizować w różne strony Europy częściej.

Eugenjusz Pietrzykowski.



Na drogach polskich zaczęło się „nawalanie“ gum i gubienie śrub.

Największy koncern.

Największym na świecie koncernem automobilowym jest General Motors Corporation, którego centrala znajduje się w Detroit, Michigan, w Stanach Zjednoczonych. *Koncern General Motors Corporation* powstał przed 20 laty i w ciągu tego czasu rozwinął się wprost do fantastycznych rozmiarów. Obejmuje on dzisiaj *przeszło 70 fabryk* automobilowych w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, a prócz tego posiada we wszystkich częściach świata fabryki montażowe, magazyny i przedstawicielstwa. Widzimy je w *Ameryce Południowej, Japonji, Batawji, na Jawie, w Australji, Afryce Południowej, Egipcie, na Bliskim Wschodzie, we Francji, Hiszpanji, Niemczech, Anglji, Szwecji, Norwegji, Danji, a ostatnio i w Polsce.*

Ilość udziałów tego olbrzymiego koncernu wynosi 63,000, których wartość giełdowa przekracza dwa miljardy dolarów, czyli blisko 20,000,000,000 złotych. Inwestycje dokonane w ciągu ostatnich 3 lat przekroczyły 320 miljardów dolarów. W roku 1927 wypłacono akcionarjuszom przeszło 800,000,000 złotych w gotówce. Ogólna suma zysków wynosiła 2,300,000,000 złotych.

Produkcja roczna tego koncernu wynosi przeszło *dwa miljony wozów* (v tem 1 miljon Chevroletów) następujących marek automobilowych: *Chevrolet, Buick, Oakland, La Salle, Pontiac, Oldsmobile, Vauxhall,* oraz wozy ciężarowe G. M. C. Jest to akurat połowa rocznej produkcji samochodów w Stanach Zjednoczonych. Jeśli porównamy produkcję General Motors ze światową produkcją samochodów, to przekonamy się, że co trzeci samochód, krążący po kuli ziemskiej, wychodzi z fabryk General Motors.

Rzecz zrozumiała, że olbrzymia ta produkcja potrzebuje olbrzymich ilości najróżnorodniejszych materjałów. Oto kilka cyfr: fabryki General Motors *zużywają rocznie 8,300 wagonów stali; 4.500,000 litrów farby i pokostu;* skór taką ilość, że wystarczyłoby na obciągnięcie 150 dużych kamienic; drzewa tyle, że *wystarczyłoby go* na wybudowanie domów, dla 50,000 ludzi; szkła wystarczyłoby na oszklenie wszystkich kamienic w mieście liczącem 150 tysięcy mieszkańców; 1,600,000 klm. drutu miedzianego t. j. tyle, że wystarczyłoby go na opasanie kuli ziemskiej 40-o krotnie. Zakupy tych olbrzymich ilości materjałów, z wyjątkiem kauczuku, dokonywane są w Stanach Zjednoczonych w 4,756 różnych firmach które znajdują się w 570 różnych miastach. Z powyższych cyfr widać, że General Motors jest nietylko największym producentem na świecie, lecz i największym odbiorcą. Rzecz zrozumiała. że zakupowane w tak olbrzymich ilościach materjały pozwalają General Motors robić dużo oszczędności, co w konsekwencji prowadzi do niskiej ceny sprzedażnej samochodów.

Dzięki więc racjonalnemu ujęciu w żelazne karby tej potężnej organizacji, General Motors przy minimum wysiłku osiąga maximum wydajności, realizując w ten sposób hasło rzucone przez założyciela General Motors „*You get more for less money when you buy Genral Motors cars*" (kupując samochód General Motors, płacisz mniej — a otrzymujesz więcej).

Opis metod pracy w fabrykach Ganeral Motors zająłby całe tomy. Biorąc jednak ogólnie, wystarczy powiedzieć, że racjonalizacja pracy posunięta jest do ostatecznych granic. Robotnik pracuje w takich warunkach by *przy minimum wysiłku* mógł osiągnąć maximum wydajności. Ani jeden wysiłek mózgu czy mięśni nie ginie bezużytecznie. Wszystko jest celowo wykorzystane.

General Motors jednak nie spoczywa na laurach swego wielkiego powodzenia, lecz stale dąży naprzód, starając się udoskonalić coraz bardziej swoje wyroby. Olbrzymie laboratorja General Motors pod kierownictwem jednego z najwybitniejszych inżynierów amerykańskich Ketteringa pracują stale nad udoskonaleniem samochodów. Każdy nowy wynalazek z dziedziny konstrukcji silników, podwozi, czy karoserji jest bardzo skrupulatnie badany i jeżeli okaże się odpowiedni, stosowany jest w wozach General Motors. Dzięki więc tej metodzie pracy, samochody General Motors posiadają wszystkie nowoczesne urządzenia.

Dociekania teoretyczno - naukowe idą w parze z praktyką. General Motors posiada to, czego nie posiada żadna inna wytwórnia samochodów — t. zw. teren próbny (Proving Ground). Jest to teren obszaru 1,245 akrów na którym przeprowadzone są wszystkie rodzaje dróg — od najlepszych do najgorszych. Każdy nowy model samochodu musi przejść 136 najcięższych prób różnego rodzaju. Na terenie tym General Motors poddaje próbom wozy i innych marek, a to dla badań porównawczych.

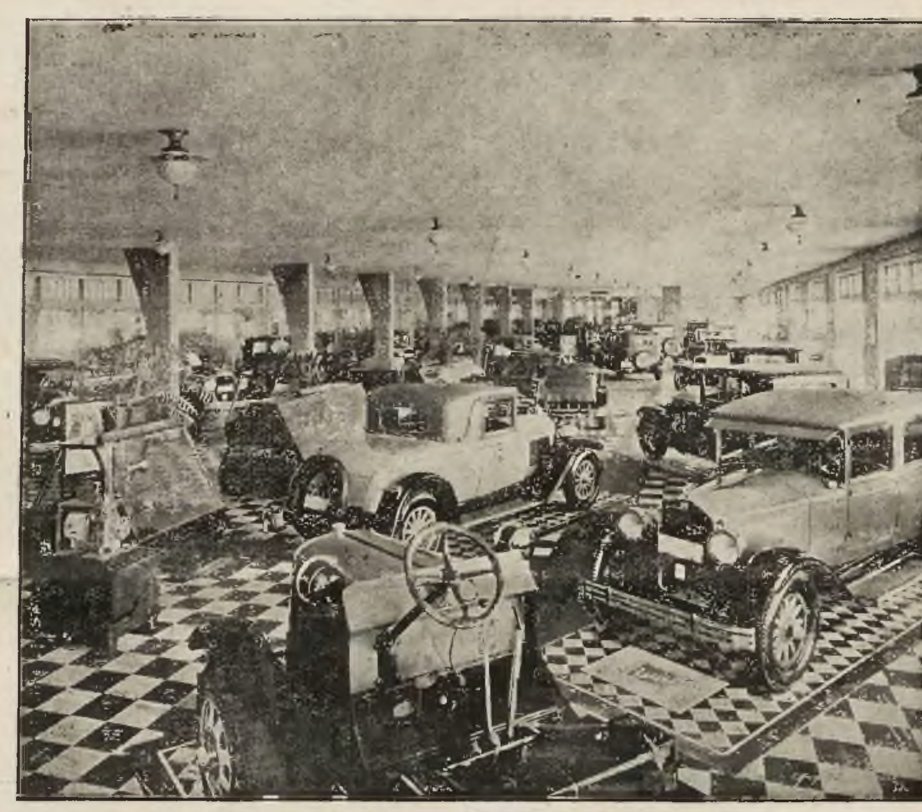


Pawilon stałej wystawy samochodowej General Motors w Atlantic City.

Dzięki naukowym metodom badań oraz próbom praktycznym na terenie doświadczalnym, wytrzymałość w ciągu ostatnich 18 miesięcy wzrosła 80-okrotnie.

General Motors zatrudnia bezpośrednio *180.000 pracowników*. Jeżeli przyjmiemy pod uwagę, że każdy z tych pracowników jest ojcem rodziny składającej się z 4 osób, to będziemy mieli przeszło 700.000 osób, których byt jest związany z General Motors Corporation. Przedstawicieli General Motors jest na całym świecie 33,000 z których każdy zatrudnia 25 agentów. Jeżeli zastosujemy tą samą kalkulację co poprzednio, to ogólna liczba pracowników związanych pośrednio lub bezpośrednio z General Motors wyniesie przeszło 4 miljony osób. Jest to liczba osób wieksza od liczby mieszkańców trzech państw bałtyckich — Litwy, Łotwy i Estonji.

Duszą koncernu General Motors jest wybitna osobistość jej prezesa Alfreda P. Sloan'a. Oto słowa Sloana, w których streszcza się myśl przewodnia General Motors Corporation, najpotężniejszej organizacji na świecie: „*Musimy wypełnić nasze zadania tak, by prace dnia dzisiejszego były lepiej wykonane niż dnia wczorajszego, byśmy jutro pracowali sprawniej, aniżeli dzisiaj, by tydzień bieżący lepszy był niż ubiegły, a następny — lepszy od bieżącego, każdy zaś rok następny lepszy od poprzedniego*".



Wnętrze wystawy G. M. w Atlantic City.

Wypadki i zdarzenia:

Zamiast kroniki.

W Nowym Yorku obraduje tak zwany *Kongres Bezpieczeństwa.* Rzeczą jego jest badanie statystyk wypadków z ludźmi, zachodzących w rozmaitych okolicznościach, a więc katastrof samochodowych, tramwajowych, kolejowych i t. d. wykazywanie przyczyn, analiza, no i, co za tem idzie, wnioski. Z przedstawionych mu obecnie tablic wynika, że w ubiegłym roku zginęło w Nowym Yorku na skutek katastrof automobilowych 1.135 osób. W ostatnich 6 miesiącach roku bieżącego było 25.000 wypadków, w których 453 zabitych, a 30 tysięcy osób rannych. Porównanie ilości mieszkańców Nowego Yorku i Warszawy oraz ilości pojazdów, czyli innemi słowy ruchu, odbywającego się na ulicach tych miast, wypadałoby zbyt niekorzystnie dla statystyki naszych wypadków, procentowo bowiem rzecz biorąc, uważa się, że kwestja bezpieczeństwa ulicznego u nas przedstawia się znacznie gorzej niż w Ameryce.

Piszący te słowa miał możność w jednym z poprzednich numerów Autolotu przedstawić czytelnikom tablice porównawcze wypadków w Paryżu i Warszawie, przyczem rachunek procentowy wypadł również dla nas niekorzystnie. Przeglądamy dość obojętnie odpowiednie rubryki w gazetach, uśmiechamy się nad zabawnym tytułem tego lub owego brukowca—*przyzwyczajamy* się, w myśl zasady, że do wszystkiego przyzwyczaić się można, do istniejącego stanu rzeczy, jak do czegoś co istnieć musi. Nie powiem, żeby nam było z tem dobrze, ale jest nam — niemal obojętnie. Od czasu do czasu ktoś „napadnie" — jak to się u nas mówi — w artykuliku na harce pijanych szoferów, ktoś w towarzyskiej rozmowie „nauraga" Magistratowi, lub urzędowi ruchu kołowego, że zbyt mało wymaga się fachowego przygotowania od nowych adeptów sztuki szoferskiej — do jądra sprawy nie sięga nikt—przynajmniej nie sięga w ten sposób, by wykazać przyczyny, rozpatrzeć zasadnicze powody i dać wreszcie wnioski konkretne. Kongres Bezpieczeństwa miałby dużo u nas do powiedzenia — i ku zdziwieniu ogólnemu — nie o harcach szoferskich tylko. Zostawmy na chwilę w spokoju mistrzów kierownicy i przyjrzyjmy się *terenowi,* po których jeżdżą. Oto mamy przed sobą dwa klasyczne punkty. Plac Teatralny od strony Magistratu i Bielańskiej, oraz Marszałkowską aż do jej skrzyżowania z Alejami koło Dworca. Przyjrzymy się jakie karkołomne ewolucje musi wykonywać w tych miejscach auto, by wyminąć dwa tramwaje, autobus, pojazdy konne. inne auta i przytem wszystkiem nie wpaść na przechodniów, którzy akurat w tych punktach mają tak zwane „przejścia dla pieszych". Policjant — należy mu oddać całkowitą sprawiedliwość — robi co może, to znaczy wstrzymuje, wskazuje, nieraz

nawet przeprowadza przytulonego kurczowo do jego ramienia przechodnia osobiście przez labirynt i piekło — ale w tym czasie już nowy labirynt i piekło powstało w innem miejscu, już zbiły się w jedno wielkie tłokowisko dorożki i auta pomiędzy niemi, jak muchy w ukropie, już nowi przechodnie, straciwszy kierunek i orjentację, gonią wcwał i naprzełaj przez ulicę: — co robić? — Zaciasno. Zaciasno dla tylu pojazdów i pieszych na wąskich, niedostosowanych do takiego ruchu ulicach stołecznych. Nie zapominajmy, że ruch ten „wybuchł" nie jako w tak ogromnych rozmiarach dopiero od niedawna — a ulice i sposoby kursowania egzystują oddawna, że miejsca dla flegmatycznie człapiących „drynd" było ongi aż zadużo, a jak jechało auto, to przechodzień mógł sobie spokojnie stanąć na chodniku i poczekać ile dusza zapragnie. Bo i przechodniom było nie śpieszno. Tętno ruchu stołecznego wzmożło się wraz ze wzmożeniem tętna naszego życia politycznego i ekonomicznego. Wielkie miasta cierpią chronicznie na brak czasu: ekonomja czasu — to pierwszy warunek dobrobytu, to wyścig w walce o egzystencję. Dlatego też szybkość i ilość ruchu będzie wzrastała nieuchronnie i żadne cyfry katastrof, żadne zakazy nie zdołają jego tempa powstrzymać. Kwestja tedy ulepszenia *terenu* ruchu staje się jedynie aktualną. Dąży się do tego dwojako: 1) przez usunięcie tych rodzai ruchu, które się już przeżyły, i nie wytrzymują tempa, a jedynie hamują, 2) przez poszerzenie jezdni. Jest jeszcze punkt trzeci — jezdnie piętrowe, ale skoro mówimy o naszych warunkach to nie zabiegajmy za daleko, by nas nie posądzono o fantazjowanie.

Tak tedy wszelkie „dryndy", wozy magistrackie, firmowe, ciągnione przez dychawiczne Rossynanty — na peryferje, albo zgoła do Pabjanic! Tramwaje również. Tramwaj jedynie ma prawo w większych miastach kursować na krańcach, względnie na linjach podmiejskich. Tak jest we wszystkich europejskich stolicach i tak winno być w Warszawie. Da to podwójną korzyść: większą swobodę ruchu w centrum i polepszenie azjatyckich wręcz warunków komunikacji podmiejskiej, co skądinąd nie pozostanie bez echa dla zagadnienia mieszkaniowego. Sieć tramwajów ściągnie w jeden węzeł rozbiegające się na wsze strony wielką Warszawę — tu, na ulicach głównych, zastąpi je z powodzeniem mniejszy i lepiej dostosowany do wzmożonego ruchu autobus.

Jezdnie poszerzyć oczywiście w śródmieściu nie da się. Ale można ten warunek uwzględnić przy planowaniu budowy nowych dzielnic. Nikt chyba nie wątpi, że Warszawa, rozrastając się, jednocześnie przesunie centrum swego życia w inne okolice. Ongi tym sercem Warszawy było Stare Miasto, później okolice placu Teatralnego. Obecnie centrum to szereg ulic na przestrzeni od Placu Teatralnego mniej więcej aż do Zbawiciela. Kolonje Sztaszyca, Lubeckiego, z drugiej strony Grottgera — to przyszła Warszawa, przyczem nie Warszawa — ogród — nie oaza domków otoczonych zielenią sielsko-anielskich jabłonek, jak ktoś tam marzył — a Warszawa — City, miasto kamiennych bloków i dudniących pod ciężarami autami jezdni. Tam oczy swe niech zwrócą Ojcowie miasta i po tych planach niech kreśli oględnie linje ruchu ołówek architektów. Wtedy, gdy będzie *po czem jeździć*, można będzie atakować tych, co jeżdżą. Dziś oni i tak cudów dokazują. Nie wierzycie? Spróbujcie poprowadzić auto koło Dworca Głównego.

Znów katastrofa autobusowa.

Pod wsią Machowa na drodze Tarnobrzeg-Tarnów, autobus osobowy nejechał na furę, co spowodowało wywrócenie się autobusu. 14 osób rannych, z tych jedna ciężko. O warunkach komunikacji autobusowej na prowincji pisaliśmy w swoim czasie obszernie, nie będziemy się tedy powtarzać, nadmienimy jedynie, że nasze horoskopy niestety sprawdzają się. Jakość autobusów i karygodne wprost lekceważenie przepisów jazdy ze strony okolicznych włościach będą długo jeszcze naszą bolączką o ile odpowiednie urzędy wojewódzkie nie zajmą się tem tak energicznie, jak się zajęło województwo warszawskie (patrz nasz artykuł „Porządkowanie stajni Augjasza").

(do odcięcia)

DO ADMINISTRACJI „AUTOLOTU"

Warszawa
Poznańska 22

Niniejszym proszę o zaliczenie mnie w poczet prenumeratorów „Autolotu" z dniem .... Prenumeratę roczną — półroczną — kwartalną w wysokości .... jednocześnie wpłacam, przekazuję pocztą, na konto P. K. O. 16.940.

Imię ....

Nazwisko ....

Dokładny adres ....

....

(niepotrzebne skreślić)

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. **Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80** Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.